Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

19 декември 2012 година*

„Обжалване — Държавни помощи — Понятие за предприятие — Икономическа дейност — Изграждане на летищна инфраструктура — Писта за излитане и кацане“

По дело C-288/11 P

с предмет жалба на основание член 56 от Статута на Съда на Европейския съюз, подадена на 6 юни 2011 г.,

Mitteldeutsche Flughafen AG, установено в Лайпциг (Германия),

Flughafen Leipzig-Halle GmbH, установено в Лайпциг,

представлявани от M. Núñez Müller и J. Dammann, Rechtsanwälte,

жалбоподатели,

като другите страни в производството са:

Европейска комисия, за която се явяват г-н B. Martenczuk и г-н T. Maxian Rusche, в качеството на представители, със съдебен адрес в Люксембург,

ответник в първоинстанционното производство,

Федерална република Германия,

Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV), за което се явяват L. Giesberts и G. Kleve, Rechtsanwälte,

встъпили страни в първоинстанционното производство,

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: г-н E. Jarašiūnas (докладчик), председател на състав, г-н A. Ó Caoimh и г-жа C. Toader, съдии,

генерален адвокат: г-жа E. Sharpston,

секретар: г-н M. Aleksejev, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 14 ноември 2012 г.,

* Език на производството: немски.

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

1 С жалбата си Mitteldeutsche Flughafen AG (наричано по-нататък „MF“) и Flughafen Leipzig-Halle GmbH (наричано по-нататък „FLH“) искат частично да се отмени Решение на Общия съд на Европейския съюз от 24 март 2011 г. по дело Freistaat Sachsen и др./Комисия (T-443/08 и T-455/08, Сборник, стр. II-1311, наричано по-нататък „обжалваното съдебно решение“), с което по дело T-455/08 Общият съд, от една страна, отменя член 1 от Решение 2008/948/ЕО на Комисията от 23 юли 2008 г. относно държавна помощ, отпусната от Германия на DHL и летище Лайпциг/Хале (ОВ L 346, стр. 1, наричано по-нататък „спорното решение“), в частта, в която определя на 350 милиона евро размера на държавната помощ, която Федерална република Германия планира да отпусне на летище Лайпциг/Хале за изграждането на нова южна писта и свързаната с нея летищна инфраструктура, и от друга страна, отхвърля жалбата в останалата ѝ част.

Фактическата обстановка и спорното решение

2 Както следва от точки 1—12 от обжалваното съдебно решение, летище Лайпциг/Хале се експлоатира от FLH, дъщерно дружество на MF, акционери в което са провинциите Саксония и Саксония-Анхалт, както и градовете Дрезден (Германия), Хале (Германия) и Лайпциг. На 4 ноември 2004 г. MF решава да изгради нова писта за излитане и кацане (наричана по-нататък „новата южна писта“), която е трябвало да бъде финансирана с капиталови вноски в размер на 350 милиона евро в MF или във FLH от техните публични акционери.

3 След преговори с няколко летища групата DHL (наричана по-нататък „DHL“), която извършва дейност в сектора на експресните куриерски услуги и е изцяло притежавана от Deutsche Post AG, решава от 2008 г. да премести своя европейски център за въздушни товарни превози от Брюксел (Белгия) в Лайпциг/Хале. На 21 септември 2005 г. FLH, MF и DHL Hub Leipzig GmbH (наричано по-нататък „DHL Hub Leipzig“) подписват рамково споразумение, по силата на което FLH се задължава да изгради новата южна писта и да изпълнява други задължения през целия срок на споразумението, включително да гарантира, че DHL ще може непрекъснато да използва пистата и че най-малко 90 % от въздушните превози, извършвани от или за DHL, ще могат да бъдат осъществявани във всеки момент от посочената писта.

4 На 21 декември 2005 г. провинция Саксония изпраща писмо относно намерението си да подкрепи FLH и на DHL Hub Leipzig (наричано по-нататък „писмото за подкрепа“). То има за цел да гарантира финансовата жизнеспособност на FLH през периода, обхванат от рамковото споразумение, и задължава провинция Саксония да обезщети DHL Hub Leipzig, ако летище Лайпциг/Хале вече не може да бъде използвано според предвидените условия.

5 На 5 април 2006 г. Федерална република Германия уведомява Комисията на Европейските общности в съответствие с член 2, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 659/1999 на Съвета от 22 март 1999 година за установяване на подробни правила за прилагането на член [88 ЕО] (ОВ L 83, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 1, стр. 41) за рамковото споразумение и за писмото за подкрепа.

6 С писмо от 23 ноември 2006 г. Комисията информира Федерална република Германия, че е решила да започне процедурата, предвидена в член 88, параграф 2 ЕО. Процедурата се отнася до рамковото споразумение, писмото за подкрепа и капиталовите вноски.

7 На 23 юли 2008 г. Комисията издава спорното решение. В него тя приема, че капиталовите вноски съставляват държавна помощ, която е съвместима с общия пазар съгласно член 87, параграф 3, буква в) ЕО. За сметка на това тя приема, че писмото за подкрепа и неограничените гаранции, предоставени с рамковото споразумение, съставляват държавни помощи, които не са съвместими с общия пазар, и изисква от Федерална република Германия да си възстанови частта от вече предоставената на DHL помощ във връзка с тези гаранции.

8 Видно от точки 62 и 67 от обжалваното съдебно решение, капиталовите вноски са били направени преди спорното решение — обстоятелство, което Комисията потвърди в съдебното заседание.

Производството пред Общия съд и обжалваното съдебно решение

9 На 6 октомври 2008 г. в секретариата на Общия съд постъпват жалби от Freistaat Sachsen (провинция Саксония) и Land Sachsen-Anhalt (провинция Саксония-Анхалт), по които е образувано дело T-443/08, и от MF и FLH, по които е образувано дело T-455/08, като с жалбите се иска отмяната на член 1 от спорното решение, доколкото в него Комисията приема, от една страна, че капиталовите вноски представляват държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 ЕО, и от друга страна, че посочената държавна помощ възлиза на 350 милиона евро.

10 С определения от 30 март 2009 г. и 24 юни 2010 г. председателят на осми състав на Общия съд, от една страна, уважава молбите за встъпване по двете дела на Федерална република Германия и на Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) (наричано по-нататък „ADV“), и от друга страна, съединява двете дела за целите на устното производство.

11 В подкрепа на жалбата си MF и FLH, подпомагани от ADV, посочват осем основания, изведени по същество, първото, от нарушение на член 87, параграф 1 ЕО, второто, от това, че FLH не можело да бъде получател на държавна помощ, третото, от невъзможността FLH да бъде квалифицирано едновременно като предоставящ и получател на държавна помощ, четвъртото, от нарушение на принципа за недопускане на прилагане с обратна сила, на принципа на правната сигурност, на принципа за защита на оправданите правни очаквания и на принципа на равенство, петото, от допуснато нарушение на първичното право с издаването на Насоките на Общността за финансирането на летища и за предоставянето на държавни първоначални помощи за авиокомпании, опериращи на регионални летища (ОВ C 312, 2005 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 14, стр. 188, наричани по-нататък „Насоките от 2005 г.“), шестото, изтъкнато при условията на евентуалност, от процесуално нарушение, седмото, от нарушение на произтичащото от Договора за ЕО разпределение на правомощията, и осмото, от противоречивост и непълнота на мотивите относно размера на твърдяната помощ.

12 С обжалваното съдебно решение Общият съд съединява дела T-443/08 и T-455/08 за целите на съдебното решение, отхвърля жалбата по първото дело като недопустима, а по второто дело отменя член 1 от спорното решение в частта, в която определя на 350 милиона евро размера на държавната помощ, която Федерална република Германия планира да отпусне на летище Лайпциг/Хале във връзка с изграждането на новата южна писта и свързаната с нея летищна инфраструктура, и отхвърля жалбата в останалата ѝ част.

13 За да отхвърли първото основание, по което жалбоподателите по дело T-455/08 в частност твърдят, че понятието „предприятие“ по смисъла на член 87, параграф 1 ЕО не се прилага за регионалните летища, що се отнася до финансирането на летищната инфраструктура, въз основа на съображенията си, изложени в точки 87—100 от обжалваното съдебно решение, Общият съд най-напред приема, че доколкото експлоатира новата южна писта, FLH упражнява икономическа дейност, която не може да се отдели от дейността по изграждането на тази писта.

14 По-нататък, в точки 102—107 от обжалваното съдебно решение, Общият съд отхвърля довода на жалбоподателите, че изграждането на новата южна писта съставлява мярка в областта на регионалната, икономическата и транспортната политика, върху която Комисията не може да упражнява контрол от гледна точка на правилата за държавните помощи в Договора за ЕО съгласно Известието на Комисията относно прилагането на членове [87 ЕО] и [88 ЕО], както и на член 61 от Споразумението за ЕИП във връзка с държавните помощи в сектора на въздушния транспорт (ОВ C 350, 1994 г., стр. 5, наричано по-нататък „Известието от 1994 г.“). В това отношение той посочва, че летищният сектор претърпява промени, свързани в частност с неговата организация и с икономическото и конкурентното му положение, и че още от 2000 г. в съдебната практика, произтичаща от Решение на Общия съд от 12 декември 2000 г. по дело Aéroports de Paris/Комисия (T-128/98, Recueil, стр. II-3929) и Решение на Съда от 24 октомври 2002 г. по дело Aéroports de Paris/Комисия (C-82/01 P, Recueil, стр. I-9297, наричани по-нататък заедно „решенията по дела Aéroports de Paris“), се приема, че летищните оператори упражняват икономическа дейност по смисъла на член 87, параграф 1 ЕО.

15 Освен това в точки 108—116 от обжалваното съдебно решение Общият съд отхвърля доводите на жалбоподателите за наличието на възможност за разделяне на дейностите по изграждане и по експлоатация на летищна инфраструктура. Той в частност отбелязва, първо, че изграждането на новата южна писта е предварително условие за експлоатацията ѝ, второ, че участващите субекти са едни и същи, трето, че доколкото въпросната инфраструктура се експлоатира от FLH с търговска цел и доколкото съответно става дума за инфраструктура, която подлежи на търговска експлоатация, Комисията е представила достатъчно доказателства в полза на връзката между изграждането и експлоатацията на новата южна писта, и четвърто, че изграждането на новата южна писта е дейност, която може да се свърже пряко с управлението на летищните инфраструктури, и че обстоятелството, че определена дейност не се извършва от частни оператори или че не е рентабилна, не е релевантен критерий, сочещ, че тази дейност не следва да се квалифицира като икономическа.

16 Накрая, в точки 117—119 от обжалваното съдебно решение Общият съд отхвърля доводите на жалбоподателите за ирелевантност на решенията по делата Aéroports de Paris, а след това в точка 120 от решението си заключава, че Комисията правилно е приела капиталовите вноски за държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 ЕО.

17 За да отхвърли четвъртото основание, посочено от жалбоподателите по дело T-455/08 и изведено от нарушение на принципа за недопускане на прилагане с обратна сила, на принципа на правната сигурност, на принципа за защита на оправданите правни очаквания и на принципа на равенство, в точки 157—164 от обжалваното съдебно решение Общият съд отбелязва, че противно на твърденията на жалбоподателите, Комисията е приложила не Насоките от 2005 г., а принципите, произтичащи от решенията по дела Aéroports de Paris. Съответно в точки 166—172, 181 и 182 от обжалваното съдебно решение Общият съд отхвърля и оплакванията за нарушение на принципа на защита на оправданите правни очаквания, принципа на правна сигурност и принципа на равенство, а също и петото посочено по това дело основание, а именно за допуснато нарушение на първичното право с издаването на Насоките от 2005 г.

18 В точки 192 и 201—209 от обжалваното съдебно решение Общият съд отхвърля шестото основание, посочено от жалбоподателите по това дело и изведено от процесуално нарушение, във връзка с което те при условията на евентуалност твърдят, че капиталовите вноски следва да се квалифицират като „съществуваща помощ“ по смисъла на член 1, буква б), подточка v) от Регламент № 659/1999, и също така отхвърля седмото основание, посочено от жалбоподателите по същото дело и изведено от нарушение на произтичащото от Договора за ЕО разпределение на правомощията.

19 За сметка на това Общият съд приема осмото основание, посочено от жалбоподателите по дело T-455/08 и изведено от противоречивост и непълнота на мотивите относно размера на помощта. В това отношение в точка 230 от обжалваното съдебно решение Общият съд приема, че посоченият в постановителната част на спорното решение размер от 350 милиона евро е неточен с оглед на мотивите на това решение, тъй като от тези мотиви личи, че сумите, обхващащи задачите за обществени услуги, не представляват държавна помощ и трябва следователно да бъдат приспаднати от общия размер на капиталовите вноски.

Искания на страните

20 MF и FLH, както и ADV молят Съда:

— да отмени точка 4 от диспозитива на обжалваното съдебно решение, с която частично се отхвърля жалбата по дело T-455/08, и да отмени решението по съдебните разноски,

— да постанови решение по съществото на делото, като уважи жалбата по дело T-455/08 в частта, в която се иска отмяна на спорното решение на Комисията, доколкото с него се установява, че приетите от Федерална република Германия мерки за предоставяне на капитал за изграждането на нова южна писта и свързаната с нея летищна инфраструктура представляват държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 ЕО, и

— да осъди Комисията да заплати съдебните разноски във връзка с първоинстанционното производство и производството по обжалване.

21 Комисията иска жалбата да бъде отхвърлена и жалбоподателите да бъдат осъдени да заплатят разноските в производството по обжалване.

По жалбата

22 Жалбоподателите посочват пет основания за обжалване, изведени, първо, от нарушение на член 87, параграф 1 ЕО, второ, от нарушение на принципа за забрана на прилагането на правните норми с обратна сила, на принципа на защита на оправданите правни очаквания и на принципа на правна сигурност, трето, от нарушение на член 1, буква б), подточка v) и членове 17 и 18 от Регламент № 659/1999, четвърто, от нарушение на произтичащото от Договора за ЕО разпределение на правомощията, и пето, от нарушение на задължението за мотивиране на съдебните решения.

По първото основание — нарушение на член 87, параграф 1 ЕО

Доводи на страните

23 Жалбоподателите твърдят, че Общият съд неправилно е квалифицирал като държавна помощ финансирането на изграждането на новата южна писта, като е приел, че в това отношение FLH трябва да се разглежда като предприятие, доколкото изграждането на пистата е икономическа дейност по смисъла на правилата за държавните помощи.

24 Според тях дейността по изграждането на летищна инфраструктура следва да се разграничава от дейността по експлоатирането ѝ. В противоречие с изискванията на постоянната практика на съдилищата на Съюза Общият съд не разгледал тези дейности като отделни, а възприел презумпцията, че са нераздели, като в точка 96 от обжалваното съдебно решение просто констатирал, че пистите за излитане и кацане са „основни“ елементи за икономическата дейност на летищния оператор и че изграждането на такива писти му позволява да упражнява своята основна икономическа дейност. Така Общият съд не проверил дали тези две дейности подлежат на диференциация и не съобразил обстоятелството, че това са дейности с различни участници и в различни сектори.

25 За да се прецени дали определена дейност е икономическа, не било важно дали тя е „предварително условие“ за друга дейност и нямало основание да се разграничават основни и съпътстващи дейности на съответния субект, доколкото съдебната практика изисквала това да се прецени за всяка извършвана от субекта дейност поотделно.

26 Освен това разграничението между изграждането и експлоатацията на инфраструктурата било основополагащ принцип в практиката на Комисията и по отношение на летищата било отразено в точка 12 от Известието от 1994 г., което не било отменено, а само допълнено с Насоките от 2005 г. Затова Общият съд неправилно приел, че Комисията не е била длъжна да приложи Известието от 1994 г., при положение че то не е в противоречие с първичното право, доколкото Договорът за ЕО не предоставя собствена компетентност на Европейския съюз в областта на инфраструктурната политика.

27 Нещо повече, при тълкуването на първичното право съдилищата на Съюза изобщо не изисквали правилата за държавните помощи да се прилагат спрямо мерките в областта на летищната инфраструктура и приемали, че тези правила са приложими само когато става дума за експлоатацията на летището. В това отношение жалбоподателите сочат Решение на Общия съд по дело Aéroports de Paris/Комисия, посочено по-горе, и Решение на Общия съд от 17 декември 2008 г. по дело Ryanair/Комисия (T-196/04, Сборник, стр. II-3643), като подчертават, че първото от тези решения се отнася до дейността на голямо международно летище, чието положение в икономически аспект е диаметрално противоположно на положението на регионалните летища като Лайпциг/Хале.

28 Освен това в точка 115 от обжалваното съдебно решение Общият съд неправилно приел за ирелевантно обстоятелството, че дейността по изграждане на инфраструктурата не се извършва от частни оператори, при положение че наличието на пазар предполага въпросната дейност по принцип да може да се извършва от такива оператори. Общият съд просто възприел като презумпция, че дейността по изграждане на новата южна писта е икономическа, без да разгледа доводите, с които се оспорва наличието на пазар за тази дейност, и без да съобрази икономическата реалност.

29 Невъзможно било обаче дейността по изграждане на летищна инфраструктура да е с икономически характер, след като нямало нито перспектива за възвръщаемост, нито възможност разходите за изграждане да бъдат отразени чрез летищните такси в заплащаната от

ползвателите цена, противно на констатираното от Общия съд в точка 94 от обжалваното съдебно решение. Всъщност частните инвеститори не можели свободно да отразяват тези разходи в цената за ползвателите, тъй като таксите трябвало да бъдат одобрени от компетентните власти на провинцията, в която се намира съответното летище, а те ги одобрявали по критерии, които нямали никаква връзка с разходите за изграждането на летищната инфраструктура. Следователно изграждането на тази инфраструктура било част от дейност, която винаги е била извършвана от публични субекти и не би могло да бъде другояче.

30 Подобно на жалбоподателите, ADV, което е сдружение на предприятия — оператори на германски летища, смята, че правото на Съюза не допуска дейността по финансиране или изграждане на летищна инфраструктура да се квалифицира като икономическа дейност.

31 Според тази страна функционалното разграничение между изграждането и експлоатацията на такава инфраструктура е необходимо както юридически, така и фактически. Тя в частност отбелязва, че изводът на Общия съд, че изграждането на новата южна писта е от основно значение за експлоатирането на летището и не може да се разглежда отделно от него, е твърде общ и предполага като икономически да се третират всички дейности, които обуславят дейността на летищния оператор, включително мерките, взети при упражняване на властнически правомощия.

32 Фактически не съществувало частно финансиране за изграждането на нови летищни инфраструктури, поне не и за малките и средните летища, а участието на частни предприятия се ограничавало до придобиването и експлоатирането на вече съществуващи или построени от държавата инфраструктури. Въпреки промените в летищния сектор все още било невъзможно изграждането на скъпа летищна инфраструктура да се финансира чрез приходите от експлоатацията ѝ. При липсата на рентабилност не можело да се говори за икономическа дейност.

33 ADV освен това поддържа, че Общият съд неправилно и противоречиво се е позовал на решенията по дела Aéroports de Paris, като в това отношение е възприел подхода на Комисията. Заключението, че икономическият характер на изграждането на летищната инфраструктура произтича от икономическия характер на експлоатацията, не можело да бъде изведено от тази съдебна практика. Нито Комисията, нито Общият съд изложили приемлива от правна страна причина, поради която в противоречие с Известието от 1994 г. Комисията да има право да упражнява контрол върху финансирането на изграждането на летища. Всъщност изграждането на летищни инфраструктури било основен елемент от услугите от общ интерес, поради което тази задача била типичен пример за упражняване на властнически правомощия.

34 Главното твърдение на Комисията е, че защитаваната от жалбоподателите теза, а именно че изграждането на летищни инфраструктури е дейност, която следва да се преценява отделно от експлоатирането на летището, е явно неправилна. Всъщност според нея още с решенията по дела Aéroports de Paris било установено, че възмездното предоставяне на летищни съоръжения съставлява икономическа дейност, за която се прилагат правилата на Съюза в областта на конкуренцията. Разходите за изграждане на използваните от оператора на летището съоръжения следователно били инвестиционни разходи, каквито обикновено има всяко търговско предприятие. Затова според тази институция Общият съд правилно е приложил правото, когато е приел, че FLH е предприятие и че изграждането на новата южна писта е неразделна част от икономическата му дейност.

Съображения на Съда

35 По първото основание жалбоподателите, подпомагани от ADV, по същество възпроизвеждат доводите, които са изложили пред Общия съд, а именно че изграждането или разширяването на летищни инфраструктури не представлява икономическа дейност, която попада в приложното поле на правото на Съюза в областта на държавните помощи, поради което финансирането им с публични средства не би могло да съставлява държавна помощ.

36 В производството по обжалване следва да се провери дали в случая Общият съд се е произнесъл в нарушение на член 87, параграф 1 ЕО, като е постановил, че дейността на FLH, оператор на летище Лайпциг/Хале и получател заедно с MF на капиталовите вноски, предназначени да послужат за финансирането на изграждането на новата южна писта, има икономически характер, що се отнася до изграждането на пистата, и че затова Комисията правилно е квалифицирала посочените капиталови вноски като държавна помощ по смисъла на тази разпоредба.

37 В началото следва да се отбележи, че както посочват жалбоподателите и ADV, точка 12 от Известието от 1994 г. гласи, че „реализирането на инфраструктурни проекти (летища, магистрали, мостове и т.н.) представлява мярка в областта на общата икономическа политика, която не може да бъде контролирана от Комисията съгласно правилата на Договора за държавните помощи“.

38 За да отхвърли доводите, които жалбоподателите извеждат от това известие, в точки 104—106 от обжалваното съдебно решение Общият съд посочва следното:

„104 Следва обаче да се напомни, от една страна, че въпросът дали определена помощ представлява държавна помощ по смисъла на Договора за ЕО, трябва да се разреши въз основа на обективни данености, които се преценяват към момента, в който Комисията приема своето решение (вж. в този смисъл Решение на Съда от 22 юни 2006 г. по дело Белгия и Forum 187/Комисия, C-182/03 и C-217/03, Recueil, стр. I-5479, точка 137 и Решение [на Съда от 1 юли 2008 г.] по дело Chronopost и La Poste/UFEX и др. [C-341/06 P и C-342/06 P, Сборник, стр. I-4777], точка 95), и от друга страна, че макар Комисията да е обвързана от рамките и съобщенията, които приема в областта на държавните помощи, това е така единствено доколкото тези текстове не се отклоняват от точното прилагане на нормите на Договора за ЕО, тъй като споменатите текстове не могат да се тълкуват в смисъл, който стеснява обхвата на членове 87 ЕО и 88 ЕО или който е в противоречие с целите на последните (вж. Решение на Съда от 11 септември 2008 г. по дело Германия и др./Kronofrance, C-75/05 P и C-80/05 P, Сборник, стр. I-6619, точка 65 и цитираната съдебна практика).

105 Летищният сектор обаче претърпява промените, споменати в съображения 169—171 от [спорното решение], свързани в частност с неговата организация, икономическо и конкурентно положение. Освен това съдебната практика по дело [Aéroports de Paris] признава още през 2000 г., че летищният оператор принципно упражнява икономическа дейност по смисъла на член 87, параграф 1 ЕО, към която се прилагат правилата за държавните помощи, което е потвърдено с Решение по дело Ryanair/Комисия [посочено по-горе] (точка 88).

106 Вследствие на това с оглед на съдебната практика, посочена в точка 104 по-горе, Комисията е трябвало при приемане на [спорното решение] да вземе предвид това развитие и това тълкуване, както и тяхното отражение при прилагането на член 87, параграф 1 ЕО към финансирането на инфраструктурите, свързани с дейностите по управление на летищата, дори да не приложи точка 12 от Известието от 1994 г. Следователно с оглед на

гореизложените съображения Комисията не е допуснала грешка, като е приела в съображение 174 от [спорното решение], че считано от 2000 г., вече не е било възможно летищата да се изключват a priori от прилагането на разпоредбите за държавните помощи“.

39 Тези изводи на Общия съд не съдържат грешка при прилагането на правото. Всъщност предвид факторите от фактическа и правна страна, които са били налице към момента на приемането на решението ѝ, Комисията е била длъжна да вземе предвид капиталовите вноски при упражняването на правомощията си по член 88 ЕО. Следователно Общият съд правилно отхвърля доводите на жалбоподателите във връзка с Известието от 1994 г. и също така правилно при преценката на изложеното пред него основание за отмяна проверява дали изграждането на новата южна писта съставлява икономическа дейност предвид посочените фактори, а не предвид Известието.

40 За целта, що се отнася до оспорваната от жалбоподателите невъзможност в случая дейността по експлоатация да бъде отделена от дейността по изграждане, Общият съд, след като напомня в точка 89 от обжалваното съдебно решение, че всяка дейност, която се състои в предлагане на стоки или услуги на даден пазар, представлява икономическа дейност (Решение от 1 юли 2008 г. по дело MOTOE, C-49/07, Сборник, стр. I-4863, точка 21), най-напред правилно посочва в точка 93 от решението си, че при експлоатацията на летище Лайпциг/Хале FLH извършва икономическа дейност, тъй като предлага летищни услуги срещу възнаграждение, произтичащо по-конкретно от летищните такси (вж. Решение от 24 октомври 2002 г. по дело Aéroports de Paris/Комисия, посочено по-горе, точка 78), на пазара на регионалните летищни услуги. По този въпрос в рамките на суверенната си преценка на фактите, която жалбоподателите не оспорват в настоящото производство по обжалване, Общият съд констатира, че в случая съществуването на такъв пазар се доказва от факта, че летище Лайпциг/Хале се е конкурирало с други регионални летища за разполагането на европейския център за товарни въздушни превози на DHL.

41 По-нататък, в точка 94 от обжалваното съдебно решение, Общият съд констатира, че експлоатацията на новата южна писта ще бъде част от икономическата дейност на FLH, доколкото в съображение 177 от спорното решение Комисията посочва, че тази инфраструктура ще бъде експлоатирана с търговски цели от FLH, което ще събира такси за нейното използване. Той отбелязва, че както посочва Комисията в съображение 15 от спорното решение, тези такси ще представляват основния източник на приходи за финансиране на пистата, която ще позволи на FLH да увеличи своя капацитет и икономическата си дейност по експлоатацията на летище Лайпциг/Хале.

42 Накрая, в точки 95—100 от обжалваното съдебно решение, Общият съд приема, че дейността, състояща се в изграждане на новата южна писта, не следва да се отделя от дейността по последващо използване на същата, като конкретно в точка 99 от решението си отбелязва, че поради естеството и предмета му изграждането на тази писта не спада само по себе си към властническите правомощия, което впрочем жалбоподателите не твърдят изрично. В това отношение следва да се отбележи, че за да приеме основанието за отмяна, изведено от противоречивост и непълнота на мотивите за определянето на размера на помощта, в точки 225 и 226 от обжалваното съдебно решение Общият съд отбелязва, че Комисията е признала в съображения 182 и 183 от спорното решение, че някои разходи, за които са предназначени капиталовите вноски, са свързани с упражняването на обществени задачи, а именно разходите, свързани с функциите по сигурността и поддържането на реда, с противопожарните мерки и мерките за обществена сигурност, оперативната безопасност, с германската метеорологична служба и службата за ръководство на въздушното движение, и че следователно те не могат да се квалифицират като държавни помощи.

43 Видно от тези съображения, Общият съд не допуска грешка при прилагането на правото, когато по същество постановява, че Комисията правилно е приела, че изграждането на новата южна писта от FLH представлява икономическа дейност и че следователно капиталовите вноски,

освен предназначените за разходите, свързани с изпълнението на обществени задачи, които следва да се приспаднат от техния размер, съставляват държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 ЕО.

44 Всъщност, противно на твърденията на жалбоподателите, подпомагани от ADV, когато определя дали Комисията е можела да квалифицира изграждането на новата южна писта като икономическа дейност, Общият съд в съответствие със съдебната практика (вж. Решение от 19 януари 1994 г. по дело SAT Fluggesellschaft, C-364/92, Recueil, стр. I-43, точка 19, Решение от 24 октомври 2002 г. по дело Aéroports de Paris/Комисия, посочено по-горе, точка 75, както и Решение по дело MOTOE, посочено по-горе, точка 25) пристъпва към разглеждането на тази дейност и преценява какво е нейното естество. По този начин той не възприема като презумпция, а установява въз основа на конкретни обстоятелства и при правилно прилагане на правото, че тази дейност не може да бъде отделена от дейността на FLH по експлоатацията на летищната инфраструктура, която представлява икономическа дейност, доколкото освен това само по себе си изграждането на новата южна писта нито по естеството, нито по предмета си спада към упражняването на властнически правомощия.

45 Този извод не може да бъде оборен с останалите доводи на жалбоподателите и ADV.

46 Първо, трябва да бъде отхвърлен доводът, че изграждането на летищната инфраструктура и експлоатацията на летището са дейности с различни участници и в различни сектори, тъй като при всички положения в случая участващите субекти са едни и същи, както констатира Общият съд в точка 111 от обжалваното съдебно решение, а само той е компетентен да установява фактите и тази констатация не подлежи на оспорване в настоящото производство по обжалване.

47 Второ, без значение е, че съответно в точки 96, 110 и 111 от обжалваното съдебно решение Общият съд отбелязва, че „пистите за кацане и излитане са основни елементи за икономическата дейност на летищен оператор“, че „целта за изграждането на писта за кацане е свързана с основната икономическа дейност на летището“ и че „изграждането и разширяването на пистата се явяват предварителни условия за нейната експлоатация“. Тъй като са твърде общи и биха могли да бъдат отнесени и към някои дейности, които спадат към упражняването на властнически правомощия, тези съображения наистина не са годни да обосноват икономическия характер на дадена дейност по изграждане на летищни инфраструктури. Те обаче не се отразяват на правилността от правна гледна точка на изводите на Общия съд, възпроизведени в точки 40—42 от настоящото решение, които сочат, че в случая изграждането на новата южна писта е съставлявало икономическа дейност.

48 Трето, в отговор на твърдението на ADV, че изграждането на летищни инфраструктури е основна част от услугите от общ интерес и в този смисъл е типична обществена задача, достатъчно е да се отбележи, че в точка 99 от обжалваното съдебно решение Общият съд констатира, че самите жалбоподатели не твърдят изрично, че изграждането на новата южна писта само по себе си спада към властническите правомощия.

49 Накрая, що се отнася до довода, че дейността по изграждане на летищни инфраструктури не може да се извършва от частни оператори, тъй като няма пазар за този тип дейност поради липсата на перспектива за възвръщаемост, Общият съд го отхвърля, като в точка 114 от обжалваното съдебно решение постановява, че както следва от предходните му констатации, изграждането на новата южна писта е дейност, която може да се свърже пряко с управлението на летището, което е икономическа дейност. След тази констатация не е имало нужда Общият съд да проверява дали съществува отделен пазар за дейността по изграждане на летищни инфраструктури.

50 Наред с това в точка 115 от обжалваното съдебно решение Общият съд правилно напомня, че освен всичко останало, обстоятелството, че определена дейност не се извършва от частни оператори или че не е рентабилна, не е релевантен критерий при преценката дали дейността следва да се квалифицира като икономическа, или не. Всъщност, както напомня Общият съд в точки 88 и 89 от решението си, съгласно постоянната съдебна практика, от една страна, понятието за предприятие в контекста на правото в областта на конкуренцията обхваща всяко образувание, което извършва икономическа дейност, независимо от неговия правен статут и начин на финансиране, и от друга страна, всяка дейност, която се състои в предлагане на стоки или услуги на даден пазар, представлява икономическа дейност (вж. по-специално Решение от 24 октомври 2002 г. по дело Aéroports de Paris/Комисия, посочено по-горе, точка 75; Решение по дело MOTOE, посочено по-горе, точки 21 и 22, както и Решение от 26 март 2009 г. по дело SELEX Sistemi Integrati/Комисия, C-113/07 P, Сборник, стр. I-2207, точка 69). Оттук следва, че дали дейността е икономическа, или не, не зависи от това дали я извършва субект на частното или на публичното право, нито от това дали тя е рентабилна.

51 Освен това, за да се отговори на доводите, изложени в този контекст от жалбоподателите по повод на размера на летищните такси, следва да се напомни, че както беше отбелязано в точка 41 от настоящото решение, в случая в точка 94 от обжалваното съдебно решение Общият съд констатира, че летищните такси ще представляват основния източник на приходи за финансиране на новата южна писта, както Комисията е посочила в съображение 15 от спорното решение. Тази фактическа констатация, която сочи, че противно на твърденията на жалбоподателите, разходите за изграждане на пистата отчасти се отразяват в цената за ползвателите, не представлява правен въпрос, който като такъв да подлежи на контрол от Съда в производството по обжалване, доколкото в случая не се твърди да са изопачени фактите или доказателствата (в този смисъл вж. по-специално Решение от 22 декември 2008 г. по дело British Aggregates/Комисия, C-487/06 P, Сборник, стр. I-10515, точка 97 и цитираната съдебна практика).

52 Оттук следва, че твърдението за наличието на първото основание за обжалване трябва бъде отхвърлено като отчасти недопустимо и отчасти неоснователно.

По второто основание — нарушение на принципа за забрана на прилагането на правните норми с обратна сила, на принципа за защита на оправданите правни очаквания и на принципа на правна сигурност

Доводи на страните

53 Жалбоподателите, подпомагани от ADV, смятат, че Общият съд е допуснал грешка при прилагането на правото, като е приел, че Комисията не е приложила Насоките от 2005 г. Според тях, тъй като Комисията де факто е приложила именно тези насоки, с отказа си да констатира това Общият съд се е произнесъл в нарушение на принципа за забрана на прилагането на правните норми с обратна сила, на принципа за защита на оправданите правни очаквания и на принципа на правна сигурност.

54 Що се отнася, най-напред, до първия от тези принципи, жалбоподателите подчертават, че решението за капиталовите вноски в полза на FLH е прието към момент, когато се е прилагало само Известието от 1994 г. Едва в края на 2005 г. настъпила промяна в политиката на Комисията, която обаче не отменила посоченото известие, а само го допълнила с Насоките от 2005 г. Тези насоки изрично изключвали всяка възможност за прилагането им с обратна сила.

55 Що се отнася, по-нататък, до твърдението за нарушение на принципите за защита на оправданите правни очаквания и за правна сигурност, жалбоподателите поддържат, че противно на съображенията на Общия съд, изложени в точка 167 от обжалваното съдебно решение, преди приемането на решението от 4 ноември 2004 г. за изграждането и

финансирането на новата южна писта, не е имало нито административна практика, която да се отклонява от Известието от 1994 г., нито съдебна практика, съгласно която правилата в областта на държавните помощи да се смятат за приложими към финансирането на изграждането на летищни инфраструктури, поради което внезапната промяна в подхода на Комисията е била непредвидима.

56 Всъщност анализът на взетите от Комисията решения относно мерките за финансиране на летищни инфраструктури сочел, че преди публикуването на Насоките от 2005 г. тази институция не е приела нито едно решение в този смисъл. Преди това, включително след обявяването на решенията по дела Aéroports de Paris, тя изрично квалифицирала тези мерки като общи мерки на икономическата политика, които не попадат в приложното поле на правилата за държавните помощи. Едва в Решение от 19 януари 2005 г. относно държавна помощ № 644i/2002 (Германия — Изграждане и развитие на регионални летища) и в Решение от 20 април 2005 г. относно държавна помощ № 355/2004 за летище Антверпен Комисията за първи път споменала възможността за прилагане на тези правила по отношение на изграждането и развитието на летищна инфраструктура, като същевременно напомнила забраната за прилагането им с обратна сила. Въпреки това, дори да се допусне, че тези решения са били релевантни, не било възможно те да разсеят оправданите правни очаквания на съответните икономически оператори, като се има предвид, че пълният им текст е публикуван не в *Официален вестник на Европейския съюз*, а едва по-късно на уебсайта на Комисията и само на езика на производството.

57 В това отношение Общият съд неправилно се позовал най-напред на решенията по дела Aéroports de Paris и по дело Ryanair/Комисия, посочено по-горе, които се отнасяли само до експлоатацията на такива инфраструктури, по-нататък, на Решение на Комисията от 13 март 2001 г. относно държавна помощ № 58/2000 (Италия — Насърчаване на летищната система в Пиемонт, наричано по-нататък „решението на Комисията от 13 март 2001 г.“), което изобщо не поставяло под въпрос разглеждането на мерките за финансиране на летищна инфраструктура като общополитически мерки, а най-накрая — на уведомлението, изпратено от германското правителство за държавна помощ № 644i/2002, което се отнасяло не до индивидуална мярка, а до схема за помощи. Всъщност по съображения за правна сигурност държавите членки често подавали уведомления за национални нормативни актове дори когато били убедени, че не въвеждат никакви помощи.

58 В съдебното заседание жалбоподателите добавят, че решенията по дела Aéroports de Paris и решението на Комисията от 13 март 2001 г. са публикувани само частично в *Официален вестник на Европейските общности*, че не е било възможно да бъдат намерени на немски език на уебсайта на Комисията и че кореспонденцията между Комисията и държавите членки изобщо не подлежи на публикуване.

59 Накрая, жалбоподателите се оплакват, че Общият съд не е разгледал доводите им за незаконосъобразност на Насоките от 2005 г. Всъщност те не само били в противоречие с първичното право, доколкото квалифицирали изграждането на летищни инфраструктури като икономическа дейност, но и били вътрешно противоречиви, доколкото потвърждавали Известието от 1994 г., а същевременно се отклонявали от него, поради което били в разрез и с принципа на правна сигурност.

60 Комисията възразява срещу всички тези доводи, които според нея могат да бъдат оборени просто като се прочете спорното решение, от което личало, че за да установи наличието на помощ, тя се е основала не на Насоките от 2005 г., а на член 87, параграф 1 ЕО съгласно тълкуването му в решенията по дела Aéroports de Paris. Тя посочва, че предвид дадените в тези решения пояснения относно понятието за държавна помощ, което е обективно правно понятие, оттам нататък тя би действала в нарушение на този член, ако приложи точка 12 от Известието от 1994 г.

61 Извън това, предвид решенията по дела Aéroports de Paris и административната практика, последвала тези решения, според Комисията към края на 2004 г. вече не е имало основателни причини да се смята, че държавното финансиране на писта за излитане и кацане в никакъв случай не може да представлява държавна помощ. Следователно не бил нарушен принципът за защита на оправданите правни очаквания. Освен това, тъй като Насоките от 2005 г. не били приложени, било явно безпредметно като основание за обжалване да се твърди нарушение на принципа на правна сигурност.

Съображения на Съда

62 На първо място, що се отнася до оплакването за нарушение на забраната за прилагане на правните норми с обратна сила, в точки 157—160 от обжалваното съдебно решение Общият съд посочва следното:

„157 [...] следва да се установи, че относно квалифицирането на капиталовите вноски като държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 ЕО нито един елемент от [спорното решение] не позволява да се счита, че Комисията е приложила разпоредбите на Насоките от 2005 г.

158 Всъщност, що се отнася най-напред до критерия за предприятието и за икономическата дейност, Комисията е посочила в съображение 173 от [спорното решение], че от съдебната практика по дело [Aéroports de Paris] следва, че летищният оператор принципно упражнява икономическа дейност по смисъла на член 87, параграф 1 ЕО, която попада в приложното поле на разпоредбите относно държавните помощи. С оглед на скорошното развитие в сектора Комисията е приела, както е посочено в съображение 174 от [спорното решение], че считано от 2000 г. — годината на Решение [от 12 декември 2000 г.] по дело Aéroports de Paris/Комисия [посочено по-горе] — вече няма основание летищата да се изключват a priori от прилагането на разпоредбите относно държавните помощи. Следователно Комисията стига до извода в съображение 176 от [спорното решение], че считано от датата на това решение на Общия съд, разпоредбите относно държавните помощи трябвало да се прилагат в този сектор, като подчертава, че това не представлява прилагане с обратна сила на Насоките от 2005 г., тъй като ставало въпрос единствено за изясняване от Съда на понятието за държавна помощ.

159 Този подход трябва да се одобри, тъй като тълкуването, което Съдът дава на разпоредба на правото на Съюза, само изяснява и уточнява смисъла и обхвата на тази разпоредба, както тя би трябвало да бъде разбирана и прилагана от момента на влизането ѝ в сила (вж. Решение на Общия съд от 12 февруари 2008 г. по дело BUPA и др./Комисия, T-289/03, Сборник, стр. II-81, точка 159 и цитираната съдебна практика).

160 От това следва, че що се отнася до прилагането на критерия за икономическата дейност, Комисията е могла законно да приложи принципите, произтичащи от съдебната практика по дело [Aéroports de Paris], към обстоятелствата на конкретния случай, в частност доколкото той е свързан с финансирането на летищна инфраструктура, което не представлява прилагане с обратна сила на Насоките от 2005 г.“

63 В точка 161 от обжалваното съдебно решение Общият съд в допълнение посочва, че съдържащото се в съображение 174 от спорното решение твърдение, че с оглед на развитието в летищния сектор в своите Насоки от 2005 г. Комисията „е разширила“ подхода, възприет в решенията по дела Aéroports de Paris, към всички видове летища, не позволява да се приеме, че Комисията е приложила в конкретния случай тези насоки. Като констатира в точки 162 и 163 от обжалваното съдебно решение, че Комисията не е приложила Насоките от 2005 г. и при преценката на критериите за икономическото предимство и за отговорността на държавата, в

точка 164 от решението си Общият съд постановява, че що се отнася до квалифицирането на капиталовите вноски като „държавна помощ“ по смисъла на член 87, параграф 1 ЕО, Комисията не е приложила Насоките от 2005 г. Затова той отхвърля оплакването.

64 С това Общият съд не е допуснал грешка при прилагането на правото. Всъщност, от една страна, както сочи проверката по първото основание за обжалване, той правилно по същество е приел — по съображенията, възпроизведени в точка 38 от настоящото решение, — че Комисията е имала основание да се отклони от Известието от 1994 г. От друга страна, също правилно той по същество констатира, че за сметка на това Комисията не е приложила Насоките от 2005 г., за да квалифицира капиталовите вноски като държавна помощ, а е анализирала тези вноски въз основа на заключенията, които е извела от решенията по дела Aéroports de Paris по въпроса за прилагането на член 87, параграф 1 ЕО.

65 Следователно Общият съд също така правилно не разглежда доводите на жалбоподателите относно законосъобразността на Насоките от 2005 г. и в точка 812 от обжалваното съдебно решение приема за неотносими оплакванията им по този въпрос.

66 На второ място, що се отнася до оплакванията за нарушение на принципите за защита на оправданите правни очаквания и правна сигурност, Общият съд ги отхвърля в точка 166 от обжалваното съдебно решение, по съображението че почиват на погрешната предпоставка, че Насоките от 2005 г. са били приложени с обратна сила. В точка 167 от решението си той в допълнение посочва следното:

„При всички случаи тези твърдения за нарушения не изглеждат основателни. Всъщност съдебната практика по дело [Aéroports de Paris], от която следва, че експлоатацията на летище представлява икономическа дейност, датира от 2000 г. Освен това Решение по дело Ryanair/Комисия [посочено по-горе], което се отнасяло до положение, предхождащо приемането на Насоките от 2005 г., потвърди съдебната практика по дело [Aéroports de Paris] в контекста на експлоатацията на регионално летище. Освен това от Решение на Комисията [от 13 март 2001 г.] става ясно, че към тази дата Комисията не изключва възможността мярка за развитие на регионалната летищна инфраструктура евентуално да представлява държавна помощ. Всъщност в това решение, което противно на твърденията на жалбоподателите, се отнася и за финансирането на летищна инфраструктура, Комисията по същество е приела, както става ясно по-конкретно от съображение 17, че ако разглежданата мярка трябва да бъде считана за държавна помощ, тя би била съвместима с общия пазар на основание член 87, параграф 3, буква в) ЕО. Накрая, трябва да се посочи, че ако германските власти са направили през 2002 г. уведомление за държавна помощ № 644i/2002 поради съображения за правна сигурност, както твърдят жалбоподателите […], те са направили това, защото са предвиждали, че е възможно разглежданите мерки, които имали за цел подобряване на регионалната летищна инфраструктура, да представляват държавни помощи. Впрочем в рамките на производството относно посочената помощ, позовавайки се на съдебната практика по дело [Aéroports de Paris], на 30 юни 2003 г. Комисията по същество е посочила на германските власти, че не било сигурно, че „помощта за изграждането и развитието на регионалните летища може да бъде […] разглеждана като обща мярка, свързана с инфраструктурата, без отражение във връзка с държавните помощи“.

67 В това отношение следва да се отбележи, че както правилно констатира Общият съд в точка 166 от обжалваното съдебно решение, доводите на жалбоподателите по тези оплаквания почиват на погрешната предпоставка, че в спорното решение Комисията е приложила Насоките от 2005 г. с обратна сила. Ето защо Общият съд правилно отхвърля тези оплаквания в точка 169 от обжалваното съдебно решение.

68 В останалата им част — доколкото оспорват точка 167 от обжалваното съдебно решение — тези доводи трябва да бъдат отхвърлени като безпредметни, тъй като се отнасят до мотиви на решението, които са изложени само за изчерпателност (вж. в този смисъл Решение от 2 април 2009 г. по дело Bouygues и Bouygues Télécom/Комисия, C-431/07 P, Сборник, стр. I-2665, точка 148 и цитираната съдебна практика).

69 Следователно твърдението за наличието на второто основание за обжалване трябва бъде отхвърлено като отчасти безпредметно и отчасти неоснователно.

По третото основание — нарушение на член 1, буква б), подточка v) и членове 17 и 18 от Регламент № 659/1999

Доводи на страните

70 Според жалбоподателите, подпомагани от ADV, ако капиталовите вноски изобщо трябва да се смятат за държавна помощ, то те при всички случаи би трябвало да бъдат квалифицирани като съществуваща помощ, тъй като към датата на приемането на решението за разширяване на летище Лайпциг/Хале през 2004 г. не е съществувал пазар, регионалните летища не са извършвали икономическа дейност и не са се конкурирали с други летища. Затова разглежданата мярка се превърнала в помощ едва в резултат от последващите промени на летищния пазар. При това положение Общият съд допуснал грешка при прилагането на правото, когато отхвърлил посоченото при условията на евентуалност твърдение за наличието на такова основание за отмяна.

71 Комисията смята, че твърдението за наличието на това основание е явно неоснователно. От една страна, към момента на отпускането на капиталовите вноски пазарните условия вече били дълбоко променени, така че тези вноски трябвало да се смятат за нова помощ. От друга страна, член 1, буква б), подточка v) и членове 17 и 18 от Регламент № 659/1999 се прилагали само към схемите за помощи.

Съображения на Съда

72 Следва да се отбележи, че след като излага съображенията, поради които намира, че към момента на предоставянето на капиталовите вноски Комисията вече е била посочила, че според нея подобно финансиране може да представлява държавна помощ, в точки 191—193 от обжалваното съдебно решение Общият съд отбелязва следното:

„191 Що се отнася до доводите на жалбоподателите, според които за летища като Лайпциг/Хале не е съществувал пазар към момента на приемане на решението за преустройство на южната писта, тъй като тези летища не са извършвали икономическа дейност и не са били в конкурентни отношения помежду си, достатъчно е да се напомни, че в рамките на първото правно основание беше установено, че FLH извършва икономическа дейност и че се намира в конкурентни отношения с други летища […], и да се установи, че нито един елемент не позволява да се счита, че това не е било така към момента на предоставянето на капиталовите вноски. Що се отнася до развитието, споменато от Комисията в Насоките от 2005 г., то предшества решението за финансиране на южната писта през 2004 г. Всъщност Комисията се позовава в точка 5 от Насоките на развитието, настъпило „през последните години“. Впрочем Комисията вече е споменала това развитие през 2001 г. в Решение [от 13 март 2001 г.], в частност в съображение 11.

192 При това положение не може да се счита, че капиталовите вноски не представляват помощ към момента на предоставянето им, а че са се превърнали в такава впоследствие поради развитието на общия пазар.

193 От гореизложеното следва, че капиталовите вноски не са били съществуваща помощ по смисъла на член 1, буква б), подточка v) от Регламент № 659/1999“.

73 По настоящото основание обаче жалбоподателите изобщо не твърдят, че тези съображения са резултат от неправилно прилагане на правото или от изопачаване на фактите, а само оспорват — по същество повтаряйки вече изложените в първоинстанционното производство доводи — фактическите констатации на Общия съд в точка 191 от обжалваното съдебно решение, като поддържат, че не е съществувал пазар към момента на приемането на решението за разширяване на летище Лайпциг/Хале през 2004 г.

74 Оттук следва, че с тези доводи жалбоподателите в действителност искат преразглеждане на подадената пред Общия съд жалба и на фактическите констатации на този съд в обжалваното съдебно решение, което Съдът не е компетентен да направи в производството по обжалване (вж. съдебната практика, цитирана в точка 51 от настоящото решение, а също и Решение от 4 юли 2000 г. по дело Bergaderm и Goupil/Комисия, C-352/98 P, Recueil, стр. I-5291, точки 34 и 35, и Решение от 30 септември 2003 г. по дело Eurocoton и др./Съвет, C-76/01 P, Recueil, стр. I-10091, точки 46 и 47).

75 Следователно твърдението, че е налице третото основание за обжалване, трябва да бъде отхвърлено като недопустимо.

По четвъртото основание — нарушение на произтичащото от Договора за ЕО разпределение на правомощията

Доводи на страните

76 Жалбоподателите, подпомагани от ADV, твърдят, че Общият съд допуска грешка при прилагането на правото, като приема в точка 203 от обжалваното съдебно решение, че Комисията не е превишила правомощията си, когато е квалифицирала капиталовите вноски като държавна помощ. Общият съд не съобразил факта, че решението за изграждане на транспортна инфраструктура съставлява решение в областта на устройството на територията, прието въз основа на разпоредбите на публичното право на държавата членка. Като прилага правото в областта на държавните помощи към финансирането на инфраструктурните разширения, Общият съд предоставял на Комисията правомощия, които ограничавали суверенната компетентност на държавите членки в областта на устройството на територията. Това било и в разрез с принципа на субсидиарност.

77 Според Комисията Общият съд правилно е констатирал, че член 88 ЕО ѝ дава правото и дори я задължава да проверява и контролира държавните помощи и че проверката за съвместимост на помощите с общия пазар спада към изключителните ѝ правомощия. Затова според нея доводите на жалбоподателите са неоснователни.

Съображения на Съда

78 Видно от анализа по първото основание за обжалване, Общият съд не е допуснал грешка при прилагането на правото, когато е постановил, че Комисията основателно е приела капиталовите вноски за държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 ЕО. Ето защо не е налице грешка

при прилагането на правото и когато, за да отхвърли посоченото пред него основание за нарушение на произтичащото от Договора за ЕО разпределение на правомощията, Общият съд посочва следното в точки 203—205 от обжалваното съдебно решение:

„203 В конкретния случай, що се отнася […] до твърдението за нарушение, според което Комисията е нарушила компетенциите на държавите членки, трябва да се посочи, че както следва от прегледа на първото правно основание, Комисията не е допуснала грешка, като е приела, че капиталовите вноски представляват държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 ЕО. Вследствие на това тя е имала правомощието да прецени тези вноски на основание параграфи 2 и 3 от този член […]. Следователно тя не е нарушила компетенциите на държавите членки в това отношение.

204 Що се отнася до твърдението, според което регионалната и икономическата политика, към която спада преустройството на южната писта, попадали изключително в компетентността на държавите членки, следва да се установи, че дори да бе доказано, това обстоятелство не би могло да доведе до лишаване на Комисията от нейното правомощие за контрол на държавните помощи, предоставено ѝ с членове 87 ЕО и 88 ЕО, в хипотезата, в която предоставеното в рамките на посочените политики финансиране представлява държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 ЕО.

205 Накрая, що се отнася до факта, че Комисията не била в състояние да осигури по-добър контрол от този, който може да се осъществи на национално равнище, както изисква член 5, параграф 2 ЕО, следва да се установи, че този довод не е релевантен, тъй като е доказано, че по силата на Договора за ЕО Комисията е имала правомощието да контролира разглежданата мярка в конкретния случай, тъй като става въпрос за държавна помощ“.

79 Всъщност, след като е констатирал, че Комисията правилно е приела разглежданата мярка за държавна помощ, Общият съд е можел законосъобразно въз основа на това да заключи, че по отношение на тази мярка Комисията е упражнила възложения ѝ с член 88 ЕО контрол и съответно не е превишила правомощията си, нито следователно и правомощията, разпределени на Съюза. Нещо повече, доколкото преценката за съвместимостта на определена помощ с общия пазар спада към изключителните ѝ правомощия, упражнявани под контрола на съдилищата на Съюза (в този смисъл вж. по-специално Решение от 16 декември 1992 г. по дело Lornoy и др., C-17/91, Recueil, стр. I-6523, точка 30 и Решение от 23 март 2006 г. по дело Enirisorse, C-237/04, Recueil, стр. I-2843, точка 23), Общият съд правилно е постановил, че Комисията не е нарушила принципа на субсидиарност.

80 Оттук следва, че твърдението за наличието на четвъртото основание за обжалване трябва да бъде отхвърлено като неоснователно.

По петото основание — нарушение на задължението за мотивиране на съдебните решения

Доводи на страните

81 Жалбоподателите, подпомагани от ADV, твърдят, че има непълноти в мотивите на обжалваното съдебно решение, доколкото Общият съд презумирал, че се извършва икономическа дейност, като просто се основал на спорното решение, без да разгледа техните доводи за противното и без да съобрази икономическата реалност.

82 Комисията отбелязва, че Общият съд подробно е разгледал доводите за нарушение на член 87, параграф 1 ЕО. Според нея така той е изпълнил задължението да мотивира решенията си.

Съображения на Съда

83 Следва да се напомни, че задължението за мотивиране на съдебните решения следва от член 36 от Статута на Съда на Европейския съюз, приложим за Общия съд по силата на член 53, първа алинея от същия статут, и от член 81 от Процедурния правилник на Общия съд. Съгласно постоянната съдебна практика мотивите на съдебното решение трябва да излагат по ясен и недвусмислен начин съображенията на Общия съд, така че да дадат възможност на заинтересованите лица да се запознаят с основанията за взетото решение, а на Съда — да упражни своя контрол (Решение от 14 октомври 2010 г. по дело Deutsche Telekom/Комисия, C-280/08 P, Сборник, стр. I-9555, точки 135 и 136).

84 Общият съд е изпълнил това изискване, като в точки 87—121 от обжалваното съдебно решение ясно и недвусмислено е изложил съображенията, поради които е отхвърлил доводите на жалбоподателите и е постановил, че Комисията правилно е приела капиталовите вноски за държавна помощ по смисъла на член 87, параграф 1 ЕО.

85 Тъй като твърдението за наличието на петото и последно основание за обжалване при това положение е неоснователно, следва то да бъде отхвърлено, както съответно и цялата жалба.

По съдебните разноски

86 Съгласно член 138, параграф 1 от Процедурния правилник на Съда, приложим към производството по обжалване по силата на член 184, параграф 1 от същия, загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане. Тъй като жалбоподателите са загубили делото, следва съобразно искането на Комисията да понесат направените от тях съдебни разноски, както и съдебните разноски на Комисията.

87 Съгласно член 184, параграф 4 от посочения правилник като встъпила страна, която е участвала в производството пред Съда, ADV следва да понесе направените от него съдебни разноски.

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

1) Отхвърля жалбата.

2) Mitteldeutsche Flughafen AG и Flughafen Leipzig-Halle GmbH понасят направените от тях съдебни разноски, както и съдебните разноски на Европейската комисия.

3) Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen eV (ADV) понася направените от него съдебни разноски.

Подписи